

ne se passe pas une heure qu'il ne se lève pour parler. Il a tenu à dire son mot sur chaque amendement, sur chaque article présenté au comité. Il est l'homme qui sait tout sur les transports. (*Applaudissements*) Il n'a pas besoin de conseillers. Oh, non. C'est sa grande manœuvre. Il est en train de regagner le terrain qu'il avait cédé avant Noël au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Il dispose maintenant d'une claqué. Cet homme a l'ambition du pouvoir. Il a le soutien de tous. Voyez sa puissance actuelle au sein du Cabinet. Le ministre de la Défense va s'inquiéter, car sa position est en train de décliner.

Examinons maintenant cette question de près. Le député de Calgary-Sud a déclaré, et je cite ses paroles:

Il ne mentionne nulle part dans sa lettre ce qu'il entend par «la modernisation et la rationalisation de la loi actuellement en vigueur.» Si une certaine partie de cette loi ne répondait pas aux exigences du président du Pacifique-Canadien lorsqu'il a présenté cette offre, je me demande s'il la retirerait. Il mentionne aussi «les conditions effectivement changées à l'égard du tarif-marchandises fixé par ailleurs.»

Lorsqu'il mentionne le tarif-marchandises fixé, fait-il allusion, par exemple, aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau?

Je demande au ministre de donner une réponse valable à la question très pertinente du député de Calgary-Sud. Cette lettre contient une condition. Nous nous demandons parfois qui fait pression sur le ministre. Y a-t-il, dans les coulisses, quelqu'un qui dirige sa façon de traiter, à la Chambre, ce projet de loi? Quelle est la réponse à cette question?

Pourquoi le Pacifique-Canadien ne veut-il pas modifier sa lettre? Pourquoi ne veut-il pas dire: «Étant donné le retard imprévu de l'automne dernier, nous modifierons notre lettre en conséquence, de sorte que la date deviendra le 1^{er} janvier 1967 au lieu du 1^{er} janvier suivant l'adoption de la loi»? Telle était l'intention de la lettre du 29 août 1966. Pourquoi ne pas la respecter? Pourquoi le ministre ne peut-il pas nous dire que la lettre sera modifiée et qu'il a reçu du Pacifique-Canadien une seconde lettre qu'il est prêt à déposer ou à lire à haute voix, et qui renferme une nouvelle date, soit le 1^{er} janvier 1967?

L'évolution des conditions du tarif-marchandises fixé autrement, est-ce la raison pour laquelle on veut instituer une enquête sur les taux du Pas du Nid-de-Corbeau? Selon la rumeur qui circule dans l'Ouest, le ministre des Transports et le parti libéral sont bien déterminés à grignoter ces taux. Ils auront recours à un subterfuge qui permettra aux chemins de fer de demander à la Com-

mission de les faire reviser. Les chemins de fer présenteront leurs conclusions sur l'analyse des coûts et le gouvernement leur accordera une subvention. Puis, avec le temps, on en viendra à la conclusion que nous ne pouvons plus continuer à subventionner l'expédition de céréales vers nos ports et qu'il faut par conséquent examiner les taux de très près et peut-être les modifier.

C'est ce qu'on dit dans l'Ouest canadien. Les gens commencent à se rendre compte qu'on ne voit pas le dessous des cartes en ce qui concerne le bill. Bien que le gouvernement dise qu'on ne touchera pas aux taux et qu'on versera une subvention si les chemins de fer réussissent à prouver leurs dires, il reste qu'on examinera les recettes, qu'on donnera le nombre de milles parcourus, le volume de céréales expédié ici et là et les frais de transport élevés des chemins de fer pour essayer de prouver au gouvernement que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau ne sont pas rentables, donc que les chemins de fer devraient obtenir une subvention. Puis, dans cinq ou dix ans d'ici, on prétendra que la subvention devrait être supprimée et que les taux devraient être modifiés. Les gens de l'Ouest commencent à voir le jeu du ministre des Transports.

Je ne croyais pas le ministre capable de garder le silence si longtemps et je lui demanderais maintenant de nous expliquer la phrase que comporte la lettre du président du Pacifique-Canadien et de répondre aux questions du député de Calgary-Sud. S'il se répète, nous ne lui en tiendrons pas rigueur, car ce ne sera pas la première fois.

M. Byrne: Le ministre m'a demandé d'informer la Chambre qu'il ne peut pas appuyer l'amendement. J'aimerais dire que, pour ma part, je partage son opinion. J'aimerais dire également que le député de Winnipeg-Sud-Centre n'a pas une très haute opinion des membres de son parti qui ont siégé au comité pendant environ 40 séances et y ont entendu une quarantaine de témoins, s'il croit qu'ils n'ont su découvrir dans le projet de loi un point sur lequel il semble maintenant trouver à redire.

● (5.30 p.m.)

M. Horner (Acadia): Il y a quelque temps, j'ai dit, et j'ai cité le passage du hansard à l'appui, que le ministre avait effectivement conclu un accord avec les chemins de fer, et qu'on incorpore ou non au projet de loi des dispositions visant les impôts municipaux, comme il en est question dans la lettre échan-